

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

25 lipca **Nr. 17.** Rok 1928.

TREŚĆ:

SPRAWY OGÓLNO ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

187.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 19 maja 1928 r. Nr. I. 25064 1 27 w sprawie niektórych zmian rozporządzeń Ministra Kolei Żelaznych z dnia 13 grudnia 1923 Nr. I.18441 2/23 (Dziennik Urzędowy M. K. Ż. z roku 1924 Nr. 1, poz. 2) i z dnia 31 grudnia 1923 Nr. I.19144 2/23 (Dziennik Urzędowy M. K. Ż. z roku 1924 Nr. 2, poz. 5).

Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 13 grudnia 1923 Nr.I.18441 2/23 w punkcie 6 wyjaśnienia do art. 4, a rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 31 grudnia 1923 Nr. I.19144 2/23 w punkcie 5 wyjaśnienia do art. 5 otrzymuje z ważnością od 1 października 1923 następujące brzmienie:

Dzieci kobiety-pracowniczki kolejowej uwzględnia sią tylko w tym wypadku, gdy pracowniczka ta udowodni, że mąż jej nie może utrzymywać rodziny, wskutek czego obowiązek ten ciąży faktycznie na kobiecie pracowniczce kolejowej.

188.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2 lipca 1928 r. Nr. I.10878 2 28 w sprawie zaliczek na uposażenie.

Na zasadzie art. 15 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funckjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. Ust. R. P. Nr. 116, poz. 924) w brzmieniu ustalonem rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 38, poz. 370) oraz w myśl okólnika Prezesa Rady Ministrów z dania 18 maja 1928 r. Nr. 8492 zarządzam co następuje:

I. Bezprocentowe zaliczki na uposażenie mogą być udzielane zgodnie z wyżej powołanemi przepisami funkcjonarjuszom państwowym, wyszczególnionym w art. 1 ustawy uposażeniowej z dnia 9 października 1923 r., a zatem tylko etatowym pracownikom kolejowym.

Pracownikom nieetatowym, kontraktowym, pracownikom zawieszonym w urzędowaniu, pozostającym na urlopie bezpłatnym, oraz pracownikom, którym wypowiedziano stosunek służbowy, zaliczki na uposażenie nie mogą być udzielane.

II. Zaliczki mogą być udzielane w zasadzie tylko na pokrycie wydatków, spowodowanych chorobą proszącego, chorobą lub śmiercią tych członków rodziny, do których utrzymania proszący jest prawnie obowiązany, na spłatę długów, powstałych bez winy proszącego, w wypadkach utraty niezbędnych ruchomości, na pokrycie wydatków, związanych z zawarciem związku małżeńskiego przez proszącego, jego dzieci ślubne, uprawnione, przysposobione oraz pasierbów, w wypadkach powiększenia się rodziny, na koszta odbycia podróży naukowych, ogłoszenia pracy naukowej, jak również na koszty nabycia własnego mieszkania. W wyjątkowych wypadkach mogą być przyznawane zaliczki również na cele konsumpcyjne, jak n. p. na zakup ubrania, opału na zimę i t. p.

W wypadkach innych, niż wymienione w poprzednim ustępie, mogą być udzielane zaliczki tylko wyjątkowo za uprzednią zgodą Ministerstwa Komunikacji, w razie istnienia okoliczności, zasługujących na szczególne uwzględnienie.

III. Uwzględnienie prośby na udzielenie zaliczki zależne jest od udowodnienia przez proszącego, że w danym wypadku ma miejsce jedna z wymienionych w punkcie II okoliczności.

IV. Zaliczkę na uposażenie przyznaje się w złotych do wysokości, nieprzekraczającej 3-miesięcznego uposażenia.

Za podstawę obliczenia przyjmuje się uposażenie, przysługujące na zasadzie art. 3, 4 i 118 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. U. R. P. Nr. 116, poz. 924), przy uwzględnieniu postanowień art. 8 ustawy z dnia 18 grudnia 1926 r. o uzupełnieniu prowizorjum budżetowego na czas od 1 października do 31 grudnia 1926 r. i o prowizorjum budżetowem na czas od 1 stycznia do 31 marca 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 125, poz. 725). Ponadto uwzględnia się przy obliczaniu zaliczki dodatek mieszkaniowy.

Zaliczka, udzielona na cele konsumpcyjne nie może przekraczać jednomiesięcznego uposażenia.

Wysokość zaliczki zależna jest od udowodnienia przez proszącego potrzeby uzyskania zaliczki w takiej właśnie wysokości.

V. Zwrot zaliczki, udzielonej w wysokości, nieprzekraczającej jednomiesięcznego uposażenia, następuje w nie więcej niż 6-ciu, zaliczki, udzielonej w wysokości nieprzekraczającej dwumiesięcznego uposażenia, w nie więcej, niż 12-tu, zaś zwrot zaliczki w wymiarze wyższym w nie więcej, niż 24 bezpośrednio po sobie następujących ratach miesięcznych.

Raty zaliczki potrąca się z uposażenia, począwszy od pierwszego dnia miesiąca następującego po przyznaniu zaliczki.

W wyjątkowych wypadkach, szczegółowo uzasadnionych, zaliczka może być udzielona przed ostateczną spłatą poprzedniej zaliczki.

VI. Przyznawanie zaliczek pracownikom kolejowym przysługuje tej Dyrekcji, w której okręgu dany pracownik jest zatrudniony, z wyjątkiem Prezesów Dyrekcji, którym zaliczkę przyznaje Ministerstwo Komunikacji.

VII. W wypadkach wystąpienia ze służby kolejowej należy zaległe raty zaliczki potrącić w całości względnie zażądać zwrotu zaliczki w całości.

VIII. W razie śmierci pracownika kolejowego przed spłatą zaliczki, dług z powyższego tytułu obciąża jego spadkobierców do wysokości odziedziczonego majątku, zgodnie z przepisami obowiązujących ustaw cywilnych.

IX. W sprawie umorzenia nieściągalnych rat zaliczek na uposażenie obowiązuje rozporządzenie Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 10 grudnia 1923 r. Nr. I.18444/23, uzupełnione rozporządzeniem Ministerstwa Kolei z dnia 23 marca 1925 r. Nr. I.2300 2 25, z tem, że zarachowanie kwot, uznanych za nieściągalne, winno nastąpić na dział 2, rozdz. 9, § 13.

X. Kontrola regularnych spłat udzielonych zaliczek należy do obowiązku władz, asygnujących uposażenie służbowe.

XI. Rozporządzenie niniejsze obowiązuje od dnia ogłoszenia.

XII. Fundusz wyznaczony Dyrekcji na udzielanie zaliczek rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 10 maja 1927 Nr. I.9857/2/27 pozostaje nadal bez zmiany.

Okólnik M. K. Ż. z dnia 20 lutego 1924 r. Nr. I.1791/2/24 w sprawie bezprocentowych zaliczek wraz z późniejszemi zmianami równocześnie uchyla się.

189.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 27 kwietnia 1928 r. Nr. V 7443/16a/28 w sprawie utworzenia Kierownictwa Budowy Gmachu Dyrekcji i kolonji mieszkalnej w Chełmie.

§ 1.

Na zasadzie art. 7 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 580) o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych ustanawiam odrębny urząd podległy bezpośrednio Ministerstwu Komunikacji, pod nazwą „Kierownictwo Budowy Gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych i Kolonji mieszkalnej w Chełmie" w celu kierowania budową gmachu Dyrekcji i Kolonji mieszkalnej w Chełmie.

§ 2.

Szczegółowy ustrój i zakres działania tego urzędu określa załączona Instrukcja dla Kierownictwa Budowy Gmachu Dyrekcji i Kolonji mieszkalnej w Chełmie, stanowiącą integralną część niniejszego rozporządzenia.

§ 3.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

INSTRUKCJA

dla Kierownictwa Budowy Gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych i Kolonji mieszkalnej w Chełmie.

§ 1.

„Kierownictwo Budowy" podlega bezpośrednio Ministerstwu Komunikacji i działa w porozumieniu z Dyrekcją Kolei Państwowych w Radomiu.

§ 2.

Skład „Kierownictwa Budowy" i maksymalne uposażenie pracowników „Kierownictwa Budowy" ustala się, jak następuje:

Nr.	Stanowisko służbowe	ilość personelu	Wynagrodzenie miesięczne jednostka (w złotych)	Wynagrodzenie miesięczne razem (w złotych)	Uwagi
1	Naczelnik Budowy	1	1500	1500	
2	Kierownik Działu Techniczno-gospodarczego (zastępca Nacz. Budowy)...	1	1000	1000	
3	Pomocnik Kierownika Działu	1	750	750	
4	Kierownik Działu Rachuby i Zasobów	1	700	700	
5	Rachmistrze	2	350	700	
6	Sekretarz	1	350	350	
7	Pomocnicy Sekretarza	2	300	600	
8	Maszynistki......	2	300	600	
9	Technicy	5	500	2500	
10	Rysownicy.......	2	300	600	
	Razem	18		9300	

Personel zasadniczo jest kontraktowy. Prawa i obowiązki każdego pracownika określa zawarta z nim umowa.

§ 3.

Naczelnik budowy decyduje we wszystkich sprawach, wchodzących w zakres działania kierownictwa budowy w ramach niniejszej instrukcji zgodnie z obowiązującemi ustawami i przepisami prawnemi, jakoteż odnośnemi rozporządzeniami Ministerstwa Komunikacji.

Naczelnik budowy ponosi odpowiedzialność za sprawne, terminowe, celowe i ekonomiczne prowadzenie budowy, za gospodarcze zawiadywanie wyznaczonemi kredytami, i za przestrzeganie granic zatwierdzonego kosztorysu. W szczególności odpowiedzialny on jest za należyty podział pracy oraz wszelkie wydane przez niego lub zatwierdzone zarządzenia, wreszcie za przestrzeganie ustaw i przepisów prawnych przez podwładne mu organa.

§ 4.

Naczelnik Budowy zdaje ze swych czynności sprawozdanie Ministerstwu Komunikacji w terminach i w sposób ustalony odnośnemi rozporządzeniami Ministerstwa Komunikacji.

§ 5.

Do obowiązków Naczelnika Budowy w szczególności należy:

a) Ogólne kierownictwo nad wykonaniem przedwstępnych oraz ostatecznych studjów, o ile

zaś ostateczne studja były już uprzednio zrobione — winny być one na miejscu sprawdzone.

b) Wykonywanie wszelkich pomiarów i zdjęć, niezbędnych do opracowywania projektów budowlanych i kosztorysów, oraz opracowywanie tychże na zlecenie Ministerstwa Komunikacji.

c) Przedstawianie Ministerstwu Komunikacji ogólnego programu robót oraz projektów poszczególnych robót i dostaw jakoteż udział w obradach na posiedzeniach związanych z budową powyższą.

d) Ogólne kierownictwo i nadzór techniczny nad robotami oddanemi przedsiębiorcom i prowadzonemi sposobem gospodarczym oraz ogólny nadzór nad jakością materjałów do budowy dostarczonych.

e) Inicjatywa co do przeprowadzenia wywłaszczenia gruntów, zajęcia czasowego, zajęcia do robót terenów, znajdujących się poza granicami wywłaszczenia, oraz kierownictwo nad przeprowadzeniem pomiarów i sporządzeniem planów i rejestrów pomiarowych, wreszcie przesyłanie tych materjałów we właściwym czasie do Dyrekcji K. P. w Radomiu w celu przeprowadzenia formalności prawnych związanych z wywłaszczeniem gruntów i uskutecznieniem wypłaty za nabyte grunta.

f) Czuwanie, by odnośne przepisy o ubezpieczeniu pracowników oraz odnośne przepisy o ochronie pracy były przestrzegane.

g) Czuwanie, by rachunkowość materjałowa i pieniężna była prowadzona zgodnie z odnośnemi przepisami.

h) Ogólne kierownictwo tymczasowym roboczym ruchem pociągów na bocznicy.

i) Nadzór ogólny nad wypełnieniem wszystkich innych obowiązków z wykonaniem budowy związanych aż do czasu oddania przez niego budowli do normalnego użytkowania.

j) Zestawianie i przedstawianie Ministerstwu Komunikacji sprawozdań perjodycznych z postępu budowy i sprawozdań rachunkowych jakoteż ostatecznego sprawozdania po ukończeniu budowy.

§ 6.

Naczelnikowi Budowy zastrzega się następujące prawa:

a) Zatwierdzanie szczegółowych projektów budowli z wyjątkiem takich, które stosownie do regulaminu Rady Technicznej lub do zrobionych przez Ministerstwo Komunikacji zastrzeżeń, muszą być przedstawione Ministerstwu do zatwierdzenia.

b) Dokonywanie zmian w zatwierdzonych projektach, o ile okaże się to koniecznem, z powodu nieoczekiwanych trudności technicznych.

c) Przejmowanie pracowników z wyjątkiem zastępcy i kierowników działów, którzy będą przyjmowani przez Ministerstwo Komunikacji na wniosek Naczelnika Budowy.

d) Udzielanie urlopów podległym pracownikom do 4 tygodni.

e) Ustalenie szczegółowego planu robót.

f) Zezwalanie na odpisywanie usterek rachunkowych i umarzanie pretensji nieściągalnych do wysokości 300 złotych w poszczególnych wypadkach w stosunku zaś rocznej wysokości 3.000 złotych w granicach kredytów.

g) Zatwierdzanie ugód w sprawach o pretensje Zarządu Budowy do osób trzecich lub odwrotnie, o ile suma ugodowa względnie wartość przedmiotu, stanowiące treść ugody, przy odszkodowaniu jednorazowem nie przekracza 10.000 zł., z wyjątkiem ugód o świadczenia ciągłe, obciążających Skarb Państwa i zastrzeżonych wyłącznie Ministerstwu Komunikacji.

h) Zatwierdzanie umów dzierżawnych, o ile czynsz roczny nie przekracza 5.000 złotych.

j) Zatwierdzanie umów o oddaniu robót lub dostaw zawieranych z wolnej ręki do kwoty 15.000 złotych, zaś w drodze ograniczonego lub publicznego przetargu do 100.000 zł.

k) Zezwalanie na darowanie dostawcom lub przedsiębiorcom kar konwencjonalnych za przekroczenie terminu robót lub dostawy, jeżeli przez niedotrzymanie terminu nie narażono Skarbu Państwa na straty, oraz zmiana terminu robót i dostaw w wypadkach zasługujących na uwzględnienie, o ile odnośną umowę zawarło kierownictwo budowy.

l) Nakładanie na podległych pracowników kar przewidzianych w odnośnych przepisach służbowych.

m) Doniesienia karno-sądowe przeciwko pracownikom podwładnym.

n) Zezwalanie na wniesienie względnie cofnięcie skarg karnosądowych przez pracowników podwładnych z powodów służbowych.

o) Zezwalanie na wyjazdy służbowe podwładnych pracowników i zatwierdzanie ich rachunków podróży.

p) Wydawanie biletów wolnej jazdy na podstawie i w granicach odnośnych przepisów.

r) Decyzja nakładania na pracowników podwładnych zwrotu wszelkich strat powstałych z ich winy, oraz zezwalanie na umarzanie tego rodzaju zwrotów z wyjątkiem braków kasowych, o ile w poszczególnym wypadku straty nie przekraczają 300 zł. z warunkiem, by łączna suma nie przekraczała 5.000 zł. rocznie i by nie przekroczono granic kredytu.

§ 7.

W razie krótkotrwałych przeszkód w pełnieniu służby przez Naczelnika Budowy przechodzi kierownictwo na zastępcę Naczelnika Budowy; kwestję zastępstwa Naczelnika Budowy w razie dłuższej jego nieobecności reguluje każdorazowo Ministerstwo Komunikacji.

Przy przekazywaniu przez Naczelnika Budowy na dłuższy przeciąg czasu swych czynności zestawia się odpowiedni akt z następcą lub zastępcą.

Odpis tego aktu powienien być przesłany Ministerstwu Komunikacji do wiadomości.

§ 8.

Miejscem zamieszakania Naczelnika Budowy podczas prowadzenia robót, oraz siedzibą kierownictwa Budowy jest miasto Chełm.

§ 9.

Naczelnik Budowy komunikuje się w sprawach budowy bezpośrednio ze wszystkiemi miejscowemi i okręgowemi instytucjami państwowemi, komunalnemi i społecznemi, oraz z władzami policyjnemi.

190.

Nr. I. 6560/2/28 z dnia 25 czerwca 1928 r. W sprawie deputatów opałowych.

Na zapytanie jednej z Dyrekcji Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że b. pracownicy kolejowi pobierający dary z łaski mają prawo do poboru deputatów opałowych na równi z pracownikami emerytowanymi.

191.

Nr. I.12542/2/28 z dn. 28 czerwca 1928 r. W sprawie uzupełnienia listy mieszkań służbowych.

Ogłoszoną w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji z dn. 1.VI.1928 r. Nr. 14 pod poz. 150 „Listę mieszkań służbowych" uzupełnia się na podstawie porozumienia z Ministerstwem Skarbu zgodnie z § 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 1.X.1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 90, poz. 849) w ten sposób, że do korzystania z mieszkań służbowych w rozumieniu art. 8 ustawy uposażeniowej (w brzmieniu ustalonem rozporządzeniem Prez. R. P. z dn. 5.IX.1926 r. Dz. U. R. P. Nr. 93, poz. 540) prócz wymienionych w wspomnianej „Liście" pod B) **w Dyrekcjach Kolei Państwowych** pracowników uprawnieni są **od dnia 1 czerwca 1928 r.** jeszcze:

Naczelnicy Oddziałów: eksploatacyjnego, drogowego i mechanicznego i

Kontrolerowie: eksploatacyjni, drogowi i maszynowi w Oddziałach.

Pracownikom tym należy **od 1 czerwca 1928 r.** potrącać za przydzielone im mieszkania służbowe czynsz w wysokości przysługującego im dodatku na mieszkanie.

192.

Nr. V. 4218/16/28 z dnia 9 czerwca 1928 roku. W sprawie utworzenia dwóch nowych Oddziałów Drogowych w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku.

W okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku zwiększoną została z ważnością od 1 czerwca 1928 r. ilość Oddziałów Drogowych z 4 (czterech) na 6 (sześć).

Siedziby tych sześciu Oddziałów Drogowych ustanowiono jak następuje:

Gdańsk, Tczew (uruchomienie tego Oddziału nastąpi w czasie późniejszym), Chojnice, Bydgoszcz, Grudziądz i Toruń (narazie z siedzibą w Grudziądzu).

193.

Nr. V./4813/16/28 z dn. 14 czerwca 1928. W sprawie utworzenia trzech nowych Oddziałów Drogowych w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu.

W okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu zwiększoną została z ważnością od dnia 1-go lipca 1928 ilość Oddziałów Drogowych z czterech na siedem.

Siedziby tych siedmiu Oddziałów ustanowiono jak następuje:

Poznań I, Poznań II, Wągrowice, Gniezno, Wolsztyn, Jarocin i Ostrów.

194.

Nr. I.6264/2/28 z dnia 27 czerwca 1928 r. W sprawie należności konwojentów zimnych parowozów.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2 kwietnia 1928 Nr. I.5539/2/28 o dodatkach dla drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie na parowozie (Dz. Urz. M. K. Nr. 8, poz. 77) nie przewiduje dodatku dla pracowników, konwojujących zimne parowozy. Pracownikom tym przysługują bowiem za czas tej jazdy diety w myśl obowiązujących przepisów.

W wypadkach jednak, w których dany pracownik (pomocnik maszynisty lub palacz) po odbyciu służby na czynnym parowozie, wraca z powrotem ze stacji zwrotnej do stacji macierzystej jako konwojent zimnego parowozu i za czas tego powrotu diet nie otrzymuje z uwagi, że jazda na zimnym parowozie nie przewyższa 6 godzin, należy ten powrót traktować w myśl ustępu 4 b) § 2 wymienionego wyżej rozporządzenia Ministra Komunikacji i przyznawać danemu pracownikowi dodatek godzinowy, przewidziany w tym ustępie.

195.

Nr. I.7101/2/28 z dnia 27 czerwca 1928 r. W sprawie należności maszynistów i pomocników maszynistów za jazdy informacyjne oraz za czas praktyki.

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że za jazdy informacyjne maszynistów na parowozie celem poznania linji nie należy wypłacać dodatku godzinowo-kilometrowego, lecz normalne diety.

To samo należy zastosować do pracowników warsztatów lub parowozowni, odbywających praktykę na parowozie poza miejscem ich stałego zatrudnienia.

O ile jednak wymienieni pracownicy odbywają praktykę (szkolenie) na parowozie w charakterze pomocnika maszynisty, winni otrzymywać dodatek godzinowo-kilometrowy, przewidziany dla drużyn parowozowych za czas służby na parowozie, a nie diety.

Rozporządzenie niniejsze obowiązuje od dnia ogłoszenia.

Równocześnie uchyla się rozporządzenie Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 28 maja 1924 Nr. I.5069/2/24 w sprawie powyższej.

196.

Nr. I.10613/28 z dnia 14 czerwca 1928 r. W sprawie uprawnień stałych zastępców organów kierowniczych w Dyrekcjach Kolei Państwowych i Oddziałach D. K. P.

Zarówno Regulamin D. K. P., jak i Regulamin Oddziałów D. K. P. przewidują stałe zastępstwo organów kierowniczych w Dyrekcjach i Oddziałach. (Wiceprezes, Zastępca Naczelnika Wydziału, Zastępca Naczelnika Oddziału). W myśl § 35 art. 2. Regul. D. K. P., Zastępca Naczelnika Wydziału nie stanowi instancji pośredniej między Kierownikiem Działu a Naczelnikiem Wydziału i akta zbadane przez Kierownika Działu winny być przedstawiane tylko do aprobaty jednej osoby t. zn. albo Naczelnika Wydziału albo jego zastępcy, w sprawach przekazanych tegoż kompetencji (§ 11 Reg. D. K. P.), w myśl podziału czynności, zatwierdzonego na wniosek Naczelnika Wydziału przez Prezesa D. K. P.

Wobec brzmienia § 8 ust. 2 Regulaminu, postanowienie to ma analogiczne zastosowanie do Wiceprezesa D. K. P. W drodze dalszej analogji, jak również wobec brzmienia § 4 ust. 1. Regul. Oddziałów D. K. P., postanowienie to należy również odnieść do Zastępcy Naczelnika Oddziału.

Z takiego postawienia sprawy wypływają następujące konsekwencje:

1) Organ zastępczy może, w czasie urzędowania organu kierowniczego, któremu został przydzielony na stałe do pomocy (§ 8, 11 i 35 ust. I Regul. D. K. P. i § 4 ust. I Reg. Oddziałów D. K. P.), wydawać zlecenia służbowe wyłącznie w zakresie spraw przekazanych jego kompetencji w myśl odnośnego, zatwierdzonego podziału czynności.

Pracownicy danego urzędu (wydziału) mogliby im podlegać w tym czasie także pod względem osobowym (osobiście), tylko o tyle, o ileby w myśl wspomnianego właśnie podziału czynności, przysługiwała zastępcy częściowa bodaj kompetencja w sprawach osobowych (np. co do zarządzenia dochodzeń służbowych, udzielania urlopów i t. p.). Zwraca się jednak uwagę, że zastrzeżenie decyzyj w sprawach osobowych zastępcy naczelnika wydziału lub oddziału, nie leży w intencji Regulaminów.

2) W czasie nieobecności organu kierowniczego, zastępca wchodzi we wszelkie prawa i obowiązki tego organu, staje się więc także zwierzchnikiem służbowym w pełnym zakresie.

SPRAWY FINANSOWE.

197.

Nr. II./4626/6/28 z dnia 31 maja 1928 r. W sprawie wydawania biletów blankietowych na dopłatę w pociągach.

Ministerstwo Komunikacji przeprowadza następujące zmiany w przepisach rachunkowych:

1) **art. 11 p. 4 przepisów dla kas biletowych i bagażowych (wydanie r. 1923)** uzupełnia nowem zdaniem tej treści:

„Przy wydawaniu biletu blankietowego na dopłatę zatrzymuje się posiadany przez podróżnego bilet nieważny lub niewłaściwy i dołącza się do grzbietu wydanego biletu na dopłatę".

2) **w art. 10 p. 3 przepisów rachunkowych dla kas biletowych, bagażowych i towarowych** (wydanie r. 1925) skreśla się w samym końcu kropkę i dodaje słowa: „z dołączonemi do nich biletami nieważnemi lub niewłaściwemi, odebranemi od podróżnych".

Dyrekcje pouczą odpowiednio o powyższem zarządzeniu służbę wykonawczą.

198.

Nr. II.6100/7/28 z dnia 5 lipca 1928 r. W sprawie zmiany § 51 „Ogólnych przepisów o rachunkowości P. K. P.".

Ministerstwo Komunikacji nadaje punktowi 6 § 51 „Ogólnych przepisów o rachunkowości P. K. P." następujące brzmienie:

„6) W razie używania budynków kolejowych przez urzędy innych gałęzi administracji państwowej lub samorządowej opłacają one za zajmowane lokale czynsz w wysokości komornego, pobieranego od pracowników kolejowych za mieszkania. Czynsze takie oblicza Dyrekcja w terminie przepisanym do zestawienia budżetu dla wszystkich władz państwowych i podaje, celem wstawienia do preliminarzy odnośnym władzom, wskazując termin płatności.

Koszty wewnętrznego utrzymania lokalu używanego przez obcy urząd, obciążają tenże urząd w całości, a zaliczają się na rachunek bieżący zaliczka zwrotna odnośnej administracji.

Uwaga: Wyjątki od tej zasady dla poszczególnych urzędów lub gałęzi administracji państwowej określają osobne rozporządzenia Ministerstwa Komunikacji".

W związku z wprowadzeniem powyższej zmiany zdanie pierwsze i cały ustęp trzeci bez słów „Uwaga" wspomnianego punktu przepisów należy skreślić. W zdaniu drugim ustępu pierwszego zamiast słowa „Koszty", wpisać „Czynsze".

199.

Nr. II. 5775/6/28 z dnia 3 VII-1928. W sprawie wykazów ceduł skreślonych i dopisanych w komunikacjach zagranicznych.

Począwszy od sprawozdawczego miesiąca grudnia 1927 r. aż do dalszego zarządzenia Dyrekcje zaprzestaną sporządzać miesięczne wykazy ceduł skreślonych i dopisanych w komunikacjach zagranicznych. Równocześnie uchyla się rozporządzenie Nr. II.3440/6/27 z dnia 28.IV.1927, Nr. II.5457/6/27 z dnia 6.VII.1927 i Nr. II.546/6/28 z dnia 18.I.1928.

W myśl przepisów Kontrolnych i rozrachunkowych dla poszczególnych komunikacji zagranicznych Dyrekcje dołożą starań, by przeprowadzenie dochodzeń za skreślonemi cedułami i dodatkowe ich zarachowanie zasadniczo nie trwało dłużej jak 4 miesiące, licząc od dnia zwrotu materjału nadania.

Celem uzyskania jaknajniższego procentu ceduł skreślonych, Dyrekcje zwrócą baczną uwagę na usunięcie tych wszystkich nieprawidłowości, które wywołują konieczność kreślenia ceduł, na co wskazano już pismem z dnia 18.I.1928 r. Nr. II. 546/6/28.

200.

Nr. II. 6111/6/28 z dnia 5 lipca b. r. W sprawie przeprowadzenia zmian w regulaminie dla Wydziałów Kontroli Dochodów.

W związku z zarządzeniem Nr. VI.8714/23/28 z dnia 4/VII-1928 zmieniającem i uzupełniającem pewne pozycje mianownictwa druków ujednostajnionych, należy w regulaminie dla Wydziałów Kontroli Dochodów, obowiązującym od dnia 1 stycznia 1928 r. przeprowadzić następujące zmiany i uzupełnienia:

Art. 6, punkt 12, wiersz 2, po słowie (hipoteczne) dodać „na form. f Nr. 163".

Art. 7, dział A, ustęp 2, wiersz 1, po słowie „prowadzić", dodać „na form. f Nr. 163-a".

Art. 7, dział C, punkt 3, ustęp 1, po 154 skreślić kropkę i uzupełnić: „lub 154-a w zależności od tego, czy chodzi o kasę małej ilości gniazd, czy o kasę wyposażoną w dużą ilość biletów różnorodzajowych".

Art. 8, dział F, punkt 2, ustęp 1, wiersz 5. f Nr. 163 zmienić na f Nr. 166-a".

Art. 8, dział G, strona 41, zmienić w nagłówku „B" na „b".

Art. 8, dział G.b. punkt 1, ustęp 1, wiersz 5, po stronie kontrolne, dodać: „f Nr. 159".

Art. 9, punkt 10, I. c ustęp 2, wiersz 1, f. Nr. 163 zmienić na „f Nr. 166-a".

Art. 9, punkt 10.III.b. ustęp 1, wiersz 3, „f Nr. 163", zmienić na „f Nr. 166-a".

Art. 10, dział C, punkt 5/4, strona 65, wiersz 6 z góry, f Nr. 177 zmienić na „f Nr. 186".

Art. 10, dzia C, punkt 7 uzupełnić ustępy:

a) słowami „f Nr. 89 i 193",
b) „f Nr. 169",
c) „ „f Nr. 197 i 198",
d) „ „f Nr. 176",
e) „ „f Nr. 195",
f) „ „f Nr. 182",
g) „ „f Nr. 200",
h) „ „f Nr. 199".

Powyższe zmiany wchodzą w życie z natychmiastową ważnością.

201.

Nr. II.6011/7 28 z dnia 4 lipca 1928 r. W sprawie przesyłania falsyfikatów.

(Zarządzenie Ministra Skarbu).

Zgodnie z postanowieniem § 11 p. a przepisów o przyjmowaniu i wymianie uszkodzonych oraz zatrzymywaniu fałszywych znaków pieniężnych, walorów państwowych i innych państwowych znaków wartościowych, które to przepisy przesłano izbom skarbowym przy zarządzeniu tut. z dn. 13 października 1927 r. L. D.VII.3028/2, Państwowe Zakłady Graficzne w razie stwierdzenia fałszerstwa lub podrobienia znaku pieniężnego — przesyłają falsyfikat wraz z orzeczeniem i jednym egzemplarzem protokółu do prokuratora przy sądzie okręgowym miejsca zatrzymania falsyfikatu.

Ponieważ niejednokrotnie zdarzało się, że osoby, u których zatrzymano fałszywe lub podrobione walory, zwracały się do kas z żądaniem wyjaśnień w sprawie tych walorów, kasy zaś, nie posiadając wiadomości o wynikach ekspertyzy, nie mogły udzielić stronie należytej odpowiedzi, Ministerstwo Skarbu zarządzeniem z dn. 16 maja 1928 r. L. D.II.782/I upoważniło Państwowe Zakłady Graficzne do przesyłania orzeczeń, dotyczących fałszywych znaków pieniężnych wraz z jednym egzemplarzem protokółu i falsyfikatami do dochodzenia prokuratorskiego **za pośrednictwem tych kas skarbowych** (**urzędów**), które dane falsyfikaty przesłały Państwowym Zakładom Graficznym celem przeprowadzenia ekspertyzy.

Izba Skarbowa (Urząd Wojewódzki) zarządzi, aby otrzymywane z Państwowych Zakładów Graficznych dowody, o których wyżej mowa, były **niezwłocznie** przesyłane do dochodzenia prokuratorskiego po stosownem odnotowaniu w księdze zatrzymanych przez kasę wątpliwych walorów (wz. N. 7 do § 46 Instr. dla kas skarb.).

Zarazem oznajmia się, że falsyfikaty obiegowych monet metalowych Mennica Państwowa będzie kierowała **bezpośrednio do dochodzenia prokuratorskiego**, przy jednoczesnem zawiadomieniu o tem kas skarbowych (urzędów), które przesłały dane falsyfikaty Mennicy Państwowej celem przeprowadzenia ekspertyzy.

Zarazem nadmienia się, że przepisy o przyjmowaniu i wymianie uszkodzonych oraz zatrzymywaniu fałszywych znaków pieniężnych, walorów Państwowych i innych państwowych znaków wartościowych, zatwierdzone uchwałą Rady Ministrów z dnia 17 czerwca 1927, ogłoszone zostały w Nr. 219 Monitora Polskiego z 1927 r.

SPRAWY HANDLOWO-TARYFOWE.

202.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 23 czerwca 1928 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa o uzupełnieniu „Taryfy polskich kolei normalnotorowych na przewóz osób, psów, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych.

(przedruk z Dz. Ustaw R. P. Nr. 65, poz. 601, z dnia 28 czerwca 1928 r.)

Na mocy art. 4 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 580) oraz art. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o ustanowieniu urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P., Nr. 97, poz. 567), zarządza się co następuje:

§ 1. Do „Taryfy polskich kolei normalnortorowych na przewóz osób, psów, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych" (Dz. U. R. P. z r. 1925, Nr. 128, poz. 913); z r. 1926, Nr. 33, poz. 207; Nr. 45, poz. 280; Nr. 62, poz. 374; Nr. 106, poz. 621 i Nr. 116, poz. 674; z r. 1927, Nr. 43, poz. 388 i Nr. 94, poz. 844 oraz z r. 1928 Nr. 14, poz. 102, 103 i 104 i Nr. 53, poz. 511), wprowadza się następujące zmiany:

W części II, w rozdziale I, w dziale F „Ulgi taryfowe" przy przejeździe powrotnym z uzdrowisk krajowych" wykaz uzdrowisk, wyszczególnionych w punkcie 7-b, uzupełnia się miejscowościami Białka (st. kol. Nowy-Targ (i Witów) st. kol. Podczerwone), położonemi w województwie krakowskiem oraz miejscowością Okopy Św. Trójcy (st. kol. Iwanie Puste), położoną w województwie tarnopolskiem, a przy miejscowo-

ściach Kosów, Stary Kosów i Kuty, położonych w województwie stanisławowskiem, oprócz wymienionych w tymże wykazie stacyj kolejowych Kołomyja i Zabłotów, dodaje się stację Śniatyń—Załucze.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze zyskuje moc obowiązującą od dnia 1 lipca 1928 r.

Minister Komunikacji: *Romocki*
Minister Skarbu: *G. Czechowicz*
Minister Przemysłu i Handlu: *E. Kwiatkowski*
Minister Rolnictwa: *Niezabytowski*

203.

Nr. III.Of.-5930/28 z dnia 11 czerwca 1928 r. W sprawie biletów okręgowych.

Pociągi osobowe i pośpieszne na szlaku Kutno-Toruń przebiegają odcinek Brzozy — Toruń Przedmieście (8 km. taryfowych), należący do okręgu Dyrekcji Gdańskiej. Wobec tego posiadacz biletu okręgowego (Cz. II, rozdz. I, dział C) 1) taryfy osobowej i bagażowej), ważnego na Dyrekcję Warszawską względnie także na Dyrekcję Warszawską w połączeniu z innemi Dyrekcjami oprócz Gdańskiej, jadąc do Torunia Przedmieścia, jak również przez Toruń Przedmieście w kierunku na Inowrocław (lub odwrotnie), zmuszony jest do nabywania każdorazowo oddzielnego biletu na przejazd pomienionym odcinkiem.

Ponieważ manipulacja taka jest dla podróżnych kłopotliwa zwłaszcza w porze nocnej, a opłaty z tego tytułu są nieznaczne, Ministerstwo Komunikacji zezwala, aby wspomniane bilety okręgowe uprawniały również do przejazdów na odcinku Brzozy — Toruń Przedmieście bez żadnej dopłaty.

W tym celu należy na odnośnym bilecie okręgowym, oprócz wymienienia właściwych okręgów dyrekcyjnych, dodawać także słowa: „oraz na odcinku Brzozy—Toruń Przedmieście".

204.

Nr. III.Ws/4202/28 z dnia 19 czerwca 1928 r. W sprawie bezpośredniej czeskosłowacko-sowieckiej komunikacji towarowej.

Stosownie do obwieszczenia, które umieszczono w „Monitorze Polskim" Nr. 139 z dn. 19 czerwca 1928, otwiera się z dniem 1 lipca 1928 r. bezpośrednią Czeskosłowacko-Sowiecką komunikację towarową tranzytem przez Polskę, tudzież przez Niemcy i Polskę.

Przy przewozie przesyłek w tej komunikacji będą obowiązywały:

1) Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 31 maja 1928 r., wydane w porozumieniu z Ministrami Sprawiedliwości, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa w przedmiocie „Przepisów Przewozowych dla bezpośredniej Czeskosłowacko-Sowieckiej komunikacji towarowej tranzytem przez Polskę tudzież przez Niemcy i Polskę" (Dz. U. R. P. 59/1928 r., poz. 555).

2) Taryfa, wydana dla tej komunikacji, oraz

3) Ogólne Przepisy Służbowe, i

4) Umowa pomiędzy Czeskosłowackiemi Kolejami Państwowemi, Towarzystwem Niemieckich Kolei Rzeszy, Polskiemi Kolejami Państwowemi oraz Kolejami Związku Socjalistycznych Republik Rad o bezpośredniej komunikacji towarowej pomiędzy Czechosłowacją a Z. S. R. R. w tranzycie przez Polskę tudzież przez Niemcy i Polskę wraz z dołączonemi do niej przepisami:

a) o regulowaniu reklamacji nadpłatowych,
b) o przesyłkach zabłąkanych,
c) o regulowaniu reklamacyj z powodu szkód,
d) o regulowaniu nieściągalnych należności i
f) o dodatkowem pobieraniu niedoborów.

Wymienione pod pozycjami 2, 3 i 4 wydawnictwa otrzymują Dyrekcje P. K. P. i Biuro Rozrachunków w Bydgoszczy w oddzielnych pakietach w zapotrzebowanej ilości.

Zasady taryfowe wprowadzanej komunikacji odpowiadają naogół zasadom, przyjętym dla komunikacji Niemiecko-Polsko-Sowieckiej; o ile jednak chodzi o przepisy służbowe, dotyczące sposobu sporządzania ceduł przewozowych, przeliczania opłat przewozowych i sposobu rozrachunku, to różnią się one znacznie od odnośnych przepisów dla tej komunikacji.

Ogólne przepisy służbowe dla wprowadzanej komunikacji Czeskosłowacko-Sowieckiej (§ 6) przewidują mianowicie sporządzanie ceduł przewozowych przez stacje kolei Z. S. R. R. według postanowień dla komunikacji pomiędzy Polską a Z. S. R. R., a przez stacje kolei innych krajów, w tej liczbie stacje kolei polskich, położone na granicy polsko-sowieckiej, według postanowień w komunikacjach pomiędzy temi kolejami.

Przy przekazywaniu opłat przewozowych, ich zamianie i rozrachunkach obowiązują przepisy komunikacji bądź to polsko-sowieckiej, bądź to polsko-czeskiej lub polsko-niemieckiej (patrz § 7 I AB i § 59 Ogólnych Przepisów Służbowych).

Stosownie do wyżej wspomnianych Przepisów przesyłki towarowe bezpośredniej Czeskosłowacko-Sowieckiej komunikacji przewozi się zatem:

A. W wypadkach stosowania na całej przestrzeni przewozu taryf wewnętrznych kolei krajów interesowanych.

a) **na przestrzeni kolei Z.S.R.R.** w obu kierunkach za cedułą przewozową wewnętrznej komunikacji kolei Z. S. R. R., sporządzaną bądź to przez pograniczną stację przyjmującą kolei Z. S. R. R. do stacji przeznaczenia Z. S. R. R. (kierunek do Z. S. R. R.), bądź to przez stację nadawczą kolei Z. S. R. R. do pogranicznej stacji zdawczej kolei Z. S. R. R. na polsko-sowieckiej granicy (kierunek do Czechosłowacji).

Należności przewozowe przelicza się na granicy polsko-sowieckiej na dolary lub z dolarów na złote i przekazuje według postanowień, obowiązujących w komunikacji polsko-sowieckiej.

b) **na przestrzeni kolei polskich**, według „Przepisów służbowych dla bezpośrednich międzynarodowych komunikacyj towarowych pomiędzy Polską z jednej strony a Czechosłowacją, Austrją, Węgrami, Włochami, Szwajcarją, Królestwem Serbów, Chorwatów i Słoweńców, Rumunją i Bułgarją z drugiej strony tak w przejściu bezpośredniem, jak i w tranzycie przez wymienione kraje oraz w tranzycie przez Niemcy" — mianowicie:

1) **przy przejściu bezpośredniem do lub z Czecosłowacji**, według postanowień Działu I p. D/III 8/3 wspomnianych przepisów t. zn. za wewnętrzną cedułą kolei polskich sporządzoną od polskiej stacji,

położonej na granicy polsko-czechosłowackiej do polskiej stacji, położonej na granicy polsko-sowieckiej, lub odwrotnie (polskie stacje graniczne na granicy polsko-sowieckiej nie są wymienione w spisie stacyj, uprawnionych do sporządzania i przyjmowania bezpośrednich ceduł przewozowych, podanych w załączniku I).

Polskie staje graniczne na granicy polsko-czeskosłowackiej przeliczają na złcte należności kolei czeskosłowackich przekazywane w kierunku do Z. S. R. R., a przekazują w złotych wszystkie należności w kierunku do Czechosłowacji.

2) **przy przejściu w tranzycie przez Niemcy** według postanowień Działu I p. D-II 6 tychże Przepisów, t. j. za bezpośrednią cedułą od niemieckiej stacji, położonej na granicy niemiecko-czeskosłowackiej, do polskiej stacji, położonej na granicy polsko-sowieckiej, lub odwrotnie.

Polskie stacje graniczne na granicy polsko-niemieckiej przeliczają na złote należności, przekazywane przez koleje niemieckie w kierunku do Z. S. R. R., a przekazują w złotych wszystkie należności w kierunku do Czechosłowacji.

B. W wypadkach stosowania taryf bezpośrednich na części drogi przewozowej.

Na części drogi przewozowej, objętej taryfą bezpośrednią, obowiązują przepisy tej taryfy bezpośredniej. Na pozostałych sześciach drogi przewozowej postępuje się w sposób, wskazany pod A, sporządzając ewentualne ceduły przewozowe do lub od stacji końcowych przestrzeni, objętych taryfą bezpośrednią.

Przykłady:

Kierunek ze Z. S. R. R. do Czechosłowacji:

1) Len z **Newla** do **Brna** przez Zahacie, Zebrzydowice.

Stacja Newel wysyła przesyłkę za cedułą wewnętrzną kolei Z. S. R. R. Newel—Farynowo tr.; st. Farynowo zamienia opłaty przewozowe kolei Z. S. R. R. na dolary i oddaje przesyłkę stacji Zahacie, która, po przeliczeniu dolarów na złote, wysyła przesyłkę za cedułą wewnętrzną polskich kolei do Zebrzydowic, przekazując w cedule w złotych oprócz polskich opłat przewozowych od granicy Państwa pod Zahaciem, przeliczone z dolarów należności uprzednie. Czeskosłowacka stacja graniczna Petrovice u Bohumina wysyła dalej przesyłkę za wewnętrzną cedułą kolei czeskosłowackich.

Rozrachunek z kolejami Z. S. R. R. i czeskosłowackiemi w kredycie granicznym.

2) Konopie ze stacji **Mińsk** do stacji **Hradec Kral** przez Stołpce, Zduny, Hermsdorf b/Friedland.

Stacja Mińsk wysyła przesyłkę za cedułą wewnętrzną kolei Z. S. R. R. do stacji Niegorełoje tr., która zamienia opłaty przewozowe kolei Z. S. R. R. na dolary i oddaje przesyłkę stacji Stołpce. Ta ostatnia przelicza przekazane w dolarach opłaty na złote i wykazuje je jako należności uprzednie wraz z polskiemi opłatami za odległość od st. Stołpce do granicy Państwa pod Zdunami w bezpośredniej cedule przewozowej komunikacji polsko-niemieckiej Stołpce — Hermsdorf b/Friedland. Czeskosłowacka stacja graniczna na granicy niemiecko-czeskosłowackiej Hermanice u Friedlantu wysyła dalej przesyłkę za wewnętrzną cedułą przewozową kolei czeskich do stacji przeznaczenia.

Rozrachunek z kolejami Z. S. R. R. w kredycie granicznym, z kolejami niemieckiemi według wykazów nadania dla polsko-niemieckiej komunikacji sąsiedzkiej.

3) Żyto z **Kijowa** do **Praha Masarykowo Nadrazi** przez Zdołbunów z zastosowaniem od tej stacji taryfy bezpośredniej polsko-czeskosłowackiej Nr. 12.

Stacja Kijów sporządza cedułę przewozową do stacji Szepietówka tr. Stacja Zdołbunów przelicza przekazane w dolarach opłaty kolei Z. S. R. R. na złote jako walutę taryfową i wykazuje je w cedule bezpośredniej Zdołbunów — Praha Masarykowo Nadrazi wraz z polskiemi opłatami za odległość od gr. państwa pod Mohylanami do Zdołbunowa jako należności uprzednie obok opłat, obliczonych według polsko-czeskosłowackiej taryfy Nr. 12.

Rozrachunek z kolejami Z. S. R. R. w kredycie granicznym, z pozostałemi kolejami — w polsko-czeskosłowackiej komunikacji związkowej.

Kierunek z Czechosłowacji do Z. S. R. R.

1) Papier ze **stacji Olomouc do Moskwy przez Petrowice u Bohumina (Zebrzydowice) Stołpce.**

Stacja Ołomouc wysyła przesyłkę za wewnętrzną cedułą kolei czeskosłowackich, sporządzaną do stacji Petrovice u Bohumina tr. Stacja Zebrzydowice przelicza przekazane jej w koronach czeskosłowackich opłaty przewozowe na złote i wykazuje obok opłat za przestrzeń kolei polskich w wewnętrznej cedule przewozowej Zebrzydowice—Stołpce tr. jako należności uprzednie. Stacja Stołpce zamienia na dolary należności czeskosłowackie i polskie a stacja Niegorełoje wysyła dalej przesyłkę za wewnętrzną cedułą kolei Z. S. R. R.

Rozrachunek z kolejami czeskosłowackiemi i kolejami Z. S. R. R. w kredycie granicznym.

2) Tkaniny **ze stacji Liberec do Moskwy przez Jindrichowice pod Sarken, Heinersdorf a/d Tafelfichte, Zduny, Stołpce.**

Stacja Liberec wysyła przesyłkę za wewnętrzną cedułą, sporządzaną do st. Jindrichowice pod Sarken tr. Stacja Heinersdorf a/d Tafelfichte wysyła ją dalej za bezpośrednią cedułą Heinersdorf a/d Tafelfichte — Stołpce tr. przez Zduny. Stacja Zduny przelicza na złote przekazywane opłaty kolei czeskosłowackich i niemieckich i wykazuje w cedule należności za odległość Zduny tr. — Stołpce tr. Stacja Stołpce zamienia wszystkie przekazywane należności na dolary, a st. Niegorełoje wysyła przesyłkę w dalszą drogę za cedułą Niegorełoje tr. — Moskwa.

Rozrachunek z kolejami niemieckiemi w polsko-niemieckiej komunikacji sąsiedzkiej, z kolejami Z. S. R. R. — w kredycie granicznym.

3) Maszyny rolnicze **ze stacji Hracholusky do st. Mińsk przez Stołpce z zastosowaniem na przestrzeni Hracholusky—Stołpce gr. państwa polsko-czeskosłowackiej taryfy bezpośredniej Nr. 5.**

Stacja Hracholusky sporządza bezpośrednią cedułę przewozową do stacji Stołpce gr. państwa, obliczając opłaty przewozowe w złotych, jako w walucie taryfowej. Wykazaną w tej cedule kwotę opłat, stacja Stołpce przelicza po sprawdzeniu ze złotych na dolary i obciąża nią stację Niegorełoje kolei Z. S. R. R. Ta ostatnia wysyła przesyłkę za cedułą wewnętrzną Niegorełoje tr. Mińsk, wykazując przekazaną jej w dolarach przez polskie koleje kwotę jako należności uprzednie.

Rozrachunek z kolejami czeskosłowackiemi, względnie również i niemieckiemi, w polsko-czeskosłowackiej komunikacji związkowej, a z kolejami Z. S. R. R. — w kredycie granicznym.

205.

Nr. III.Tf-11447/27 z dnia 16 czerwca 1928 r. W sprawie uzupełnień w „Tymczasowych przepisach służbowych, dotyczących przewozów wojskowych na polskich kolejach państwowych i na kolejach prywatnych.

Ministerstwo Komunikacji poleca w „Tymczasowych przepisach służbowych w sprawie przewozów wojskowych na polskich kolejach państwowych i na kolejach prywatnych, zarządzanych przez Państwo", ogłoszonych w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji Nr. 13 z dnia 20 maja 1928 r., wprowadzić następujące uzupełnienie:

na str. 142 w rozdziale XI, paragrafie 1, punkcie b), po słowach: „pociągi zwarte", dodać: „na kolejach normalnotorowych w minimalnym składzie 50 osi, a na kolejach wąskotorowych w składzie wagnów o łącznej ładowności, na nich oznaczonej, najmniej 30 tonn". Uzupełnienie powyższe zacznie obowiązywać z dniem 1 lipca 1928 r.

Jednocześnie na str. 161 we wzorze Nr. 8 „Wojskowy list przewozowy na przesyłkę zwyczajną"........słowo „zwyczajną" należy skreślić i zamienić słowem „pośpieszną".

206.

Nr. III.Ws/6556/28 z dnia 18 czerwca 1928 r. W sprawie ogłaszania taryf i zarządzeń kolejowych.

W związku z rozpoczynanem z dniem 1 lipca 1928 r. wydawaniem „Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych" (Dz. U. R. P. Nr. 25, poz. 213 i 124), a dla obszaru Wolnego Miasta Gdańska „Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Polskich Kolei Państwowych w Gdańsku (Tarif und Verkehrsanzeiger der Polnischen Staatseisenbahnverwaltung in Danzig)" — w punkcie 2 przedmowy do „**Taryfy na przewóz towarów i zwierząt w komunikacji pomiędzy stacjami kolei niemieckich a stacjami kolei Z. S. R. R. przez Polskę i obszar W. Miasta Gdańska**", obowiązującej od dnia 1 lutego 1928 r. (Monitor Polski Nr. 18 z dnia 23 stycznia 1928 r.) zastępuje się z ważnością od tej samej daty 1 lipca 1928 r., wyrazy: „w Monitorze Polskim", wyrazami: „w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych", a w punkcie 3 przedmowy wyrazy: „Staatsanzeiger für die freie Stadt Danzig", wyrazami: „Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych Polskich Kolei Państwowych w Gdańsku (Tarif und Verkehrs-Anzeiger der Polnischen Staatseisenbahnverwaltung in Danzig".

Umieszczenie odpowiedniego obwieszczenia w „Monitorze Polskim" zarządzono. Dyrekcja P. K. P. w Gdańsku zarządzi ogłoszenie powyższego w „Staatsanzeiger für die Freie Stadt Danzig".

207.

Nr. III.Ws/5850/28 z dnia 9 czerwca 1928 r. W sprawie włączenia nowych stacyj do bezpośredniej komunikacji niemiecko-polsko-sowieckiej komunikacji towarowej.

Z dniem 15 czerwca 1928 r. do liczby stacyj kolei Z. S. R. R., należących do bezpośredniej niemiecko-polsko-sowieckiej komunikacji towarowej, włącza się następujące stacje kolei Południowo-Zachodnich: Berdyczew Gor., Biełaja Cerkow gor., Kamieniec Podolsk gor., Kijew gorod, Kijew Podoł, gor. Odessa Gor. Centra., Winnica Gorod, Zinowjewka gor.

Wobec tego w obowiązującej od dnia 1 lutego 1928 r. „Taryfie na przewóz Towarów i zwierząt w komunikacji pomiędzy stacjami kolei niemieckich a stacjami kolei Związku Socjalistycznych Republik Rad przez Polskę i obszar Wolnego Miasta Gdańska (Monitor Polski Nr. 18 z dnia 23 stycznia 1928 r.), podany w załączniku I spis stacyj Z. S. R. R., włączonych do tarfy (str. 12 do 20) uzupełnia się z zachowaniem alfabetycznego porządku nazwami wyżej wymienionych stacyj.

Umieszczenie odpowiedniego obwieszczenia w Monitorze Polskim zarządzono. Dyrekcja Gdańska zarządzi ogłoszenie powyższego w „Staatsanzeiger für die Freie Stadt Danzig".

208.

Nr. III.Ws/5538/28 z dnia 15 czerwca 1928 r. W sprawie włączenia 6 stacyj kolei Z. S. R. R. do bezpośredniej niemiecko-polsko-sowieckiej komunikacji towarowej.

„Z dniem 16 czerwca 1928 r. do liczby stacyj kolei Z. S. R. R., należących do bezpośredniej niemiecko-polsko-sowieckiej komunikacji towarowej, włącza się następujące stacje kolei Z. S. R. R.: **Abramowka** kolei Południowo-Wschodn.; **Kałacz Słoboda** Południ.-Wschodn.; **Kursk gorod** — Mosk. Kiejwsko-Woroneż.; **Lgow** — Mosk. Kijew. Woroneż.; **Piereleszyno** — Połudn.-Wschodn. i **Wiktorja** — połudn.-Zachodn. Wobec tego w obowiązującej od dnia 1 lutego 1928 r. „**Taryfie na przewóz towarów** i zwierząt w komunikacji pomiędzy stacjami kolei niemieckich a stacjami kolei Związku Socjalistycznych Republik Rad przez Polskę i obszar Wolnego Miasta Gdańska" (Monitor Polski Nr. 18 z dnia 23 stycznia 1928 r.), podany w załączniku I, spis stacyj kolei Z. S. R. R., włączonych do taryfy (str. 12 do 20), uzupełnia się z zachowaniem alfabetycznego porządku nazwami wyżej wymienionych stacyj".

Umieszczenie odpowiedniego obwieszczenia w Monitorze Polskim zarządzono. Dyrekcja Gdańska zarządzi ogłoszenie powyższego w „Staatsanzeiger für die Freie Stadt Danzig".

209.

Nr. III. C. 6079/26 z dnia 15 czerwca 1928 r. Czeskosłowacko-polski Związek Kolejowy. Zmiany taryfy węglowej część II, zeszyt 1, obow. od 1 września 1927 r.

Z mocą obowiązującą od 20 czerwca 1926 r. wprowadza się do wymienionej taryfy zmiany następujące:

a) W tablicy A, przy nazwie stacji Presov stawkę częściową III we wszystkich grupach zmienia się z „371" na „316"*)

b) Dotychczasowe nazwy poniższych stacyj zmienia się następująco:

Dotychczasowa nazwa stacji:

Jaromerice
Olomouc Nova ulice
Opatska
Satoros Statna hranica
Teresva
Teresva statni hranice
Topolcany
Vel ke Levary
Zlotna na Ostrove

Nowa nazwa stacji:

Jaromerice nad Rokytnou
Olomouc Nova Ulice
Opatska
Suniperk v Keusnych Horach
Siatoros statna hranica
Teresva
Teresva statni hranice
Topolcany
Vel ke Levare
Zlatna na Ostrove

O powyższych zmianach taryfy należy bezzwłocznie powiadomić organa stacyjne.

210.

Nr. III.Ws 6322/28 z dnia 21 czerwca 1928 r. W sprawie włączenia nowych 9 stacyj do bezpośredniej niemiecko-polsko-sowieckiej komunikacji towarowej.

Z dniem 1 lipca 1928 r. do liczby stacyj kolei Z. S. R.R., należących do bezpośredniej niemiecko-polsko-sowieckiej komunikacji towarowej, włącza się następujące stacje Kolei Północno-Kaukaskich: Armawir gorod, Gieorgjewsk gorod, Jejsk gorod, Krasnodar gorod, Łabinskaja gorod, Majkop gorod, Noworosyjsk gorod, Pietrowsk — Port gorod i Rostow Don gorod.

Wobec tego w obowiązującej od dnia 1 lutego 1928 r. „Taryfie na przewóz towarów i zwierząt w komunikacji pomiędzy stacjami kolei niemieckich a stacjami kolei Związku Socjalistycznych Republik Rad przez Polskę i obszar Wolnego Miasta Gdańska (Monitor Polski Nr. 18 z dnia 23 stycznia 1928 r.), podany w załączniku I spis stacyj kolei Z. S. R. R., włączonych do taryfy (str. 12—20), uzupełnia się z zachowaniem alfabetycznego porządku nazwami wyżej wymienionych stacyj.

Umieszczenie odpowiedniego obwieszczenia w Monitorze Polskim zarządzono. Dyrekcja Gdańska zarządzi ogłoszenie powyższego w „Staatsanzeiger für die Freie Stadt Danzig".

*) Powyższa zniżka obowiązuje na czeskosłowackich kolejach państwowych od 3 czerwca 1928 r.

SPRAWY EKSPLOATACYJNE.

211.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Komunikacji z dnia 5 lipca 1928 r. za Nr. IV.9734/11 w sprawie zmian w Przepisach Wykonawczych Ruchu (Fahrdienstvorschriften), obowiązujących w okręgach Dyrekcyj Kolei Państwowych: Poznańskiej, Gdańskiej i Katowickiej.

W związku z rozporządzeniem mojem z dnia 24 maja 1928 r. w sprawie zmian w Przepisach o Budowie i Ruchu na kolejach żelaznych, obowiązujących w okręgach Dyrekcyj Kolei Państwowych — Poznańskiej, Gdańskiej i Katowickiej (patrz Dz. U. R. P. Nr. 64, poz. 592), zarządzam wprowadzenie z dniem 1 lipca r. b. następujących zmian i uzupełnień w Przepisach Wykonawczych Ruchu (Fahrdienstvorschriften), obowiązujących w okręgach Dyrekcyj Kolei Państwowych Poznańskiej, Gdańskiej i Katowickiej.

§ 84, punkt 2, ustęp pierwszy oznaczonych przepisów, w części dotyczącej linij znaczenia drugorzędnego, otrzymuje brzmienie następujące:

„W pociągach osobowych dopuszczalna ilość osi wynosi przy szybkości:

do 30 klm. nie więcej, jak 80 osi,
od 30 klm. do 40 klm. nie więcej, jak 56 osi,
ponad 40 klm. nie więcej jak 32 osi".

212.

Nr. IV.4598/W./28 z dnia 5 lipca 1928 r. W sprawie podawania na linjach wąskotorowych wagonów na szlaki i wogóle punkty nietaryfowe.

Z dniem 1 lipca 1928 r. Ministerstwo Komunikacji ustanawia następujące zasady i opłaty za podstawianie wagonów do naładowania lub wyładowania na szlaki, przystanki, ładownie i t. p. punkty nietaryfowe linji wąskotorowych, leżące poza obrębem stacji taryfowych.

I.

Szlaki.

Przy podstawianiu wagonów dla naładowania lub wyładowania na szlaki (otwarte przestrzenie) obowiązują następujące warunki:

a) podstawianie, względnie zabieranie wagonów odbywa się tylko za zezwoleniem zarządu kolejki,

b) wagony zasadniczo podstawia się do punktów, w których nadawca lub odbiorca dzierżawi składowisko kolejowe; w wypadkach wyjątkowych kolej może zezwolić na podstawianie wagonów bez obowiązku wydzierżawiania składowiska;

c) tytułem należności za każdorazowe podstawianie pobiera się za parowóz z obsługą, drużynę konduktorską i konserwację podtorza i torowiska za pierwsze 2 godziny 34 zł., a za każdą następną godzinę lub jej część (w razie uzyskania zgody kolei na dłuższy postój na szlaku) — 17 złotych.

d) do ryczałtu, wskazanego w punkcie c) dolicza się opłatę za przewóz za odległość, obliczoną stosownie do punktu e) za pierwszy kilometr po 50 gr., od wagonu, i kilometra, przyczem należnoość za przewóz ma

być obliczona najmniej za 10 wagonów, względnie na linjach, na których z powodów technicznych największy pociąg składa się z ilości wagonów mniejszej — za pełny skład pociągu; w poszczególnych wypadkach, zasługujących na specjalne uwzględnienie, należność za przewóz może być na podstawie każdorazowej decyzji Dyrekcji obliczona za ilość rzeczywiście podstawionych wagonów; ryczałt z punktu c) w żadnym razie nie może być zmniejszony;

e) za podstawę do obliczenia opłaty, pod d) omówionej, służy odległość od osi stacji do punktu podstawienia, obliczona kilometrycznie, przyczem rozpoczęty kilometr przyjmuje się za cały.

f) przy podstawianiu wagonów do punktu naładowania lub wyładowania i zwrocie ich do stacji podstawiającej, odległość do obliczania opłaty należy brać podwójną, t. j. za przebieg wagonów w obiedwie strony w wypadkach zaś podstawiania wagonów przez jedną stację i zabierania ich ze szlaku do następnej sąsiedniej taryfowej stacji należy do obliczania opłat przyjmować pojedyńczą taryfową odległość między temi stacjami.

g) przy zwrocie w stanie próżnym wagonów, podstawianych pod naładunek, lub zabieraniu wagonów ładownych bez wyładowania stosują się również opłaty, podane w punkcie c) i d).

h) przy obliczaniu należności należy wagon o ładowności 10 tonn i więcej uważać za 2 wagony normalne wąskotorowe.

II.

Przystanki, ładownie i t. p. punkty nietaryfowe.

a) Przy podstawianiu wagonów na przystanki, ładownie i t. p. punkty nietaryfowe, leżące poza obrębem stacji nietaryfowej, pociągami przechodzącemi, opłata za przewóz oblicza się według początkowych stawek dla przesyłek wagonowych Taryfy Towarowej Kolei Wąskotorowych za rzeczywistą odległość, określoną według postanowień punktu e) rozdziału I.

b) wobec tego, że przystanki towarowe, ładownie i t. p. punkty nietaryfowe, utrzymywane są dla specjalnych wygód poszczególnych interesantów i że opłaty za podstawianie stanowią tylko pokrycie kosztów własnych kolei, słusznem jest częściowe utrzymywanie tych punktów przez osoby interesowane i dlatego na ten cel należy pobierać po 1 zł. od wagonu o ładowności mniejszej, niż 10 tonn, a 2 zł. od wagonu o ładowności 10 tonn i więcej, niezależnie od opłat, wymienionych w punkcie a.

III.

Postanowienia ogólne.

Przy podstawianiu lub zabieraniu wagonów tak ze szlaku, jak i przystanków, ładowni i t. p. punktów nietaryfowych parowozem specjalnie w tym celu sprowadzonym do stacji obsługującej, pobiera się za sprowadzenie parowozu po 1,50 zł. od kilometra za odległość od stacji wyjścia parowozu do stacji podstawiającej, względnie zabierającej wagony, a przy powrocie parowozu luzem — za powrotny przebieg, przyczem rozpoczęty kilometr przyjmuje się za cały.

Wszystkie należne za podstawienie opłaty pobiera się zgóry, przed uskutecznieniem podstawienia za kwitami wpływów dodatkowych (różnych); opłaty te nie mogą być zapisywane do listów przewozowych.

Do kwitów opłat dodatkowych (różnych) należy dołączać wykazy wagonów podstawionych, względnie zabranych.

IV.

Bocznice prywatne i dzierżawione od Kolei.

Podstawianie lub zabieranie wagonów na bocznice tak stacyjne, jak i szlakowe, bądź stanowiące własność prywatną, bądź dzierżawione od kolei, odbywa się na zasadach i za opłatą podaną w okólniku Ministerstwa Kolei z dn. 26 lutego 1926 r. Nr. III-727 26 w sprawie przepisów co do zawierania umów bocznicowych (Dz. Urz. M. K. Nr. 3, 1926 r.).

213.

Nr. IV.6030 11 z dnia 20 czerwca 1928 r. W sprawie sprawdzenia i przerobienia instrukcyj lokalnych w sensie podporządkowania czynności wszystkich pracowników ruchowych zarządzeniom dyżurnego ruchu.

Przy dochodzeniu w sprawie wypadku najechania pociągu pośpiesznego na wagon załadowany drzewem, pozostawiony przez drużynę przetokową na torze głównym jednej ze stacyj, ujawniono, iż instrukcja lokalna rzeczonej stacji nie zawierała wskazówek o konieczności uzgadniania działalności poszczególnych pracowników, zatrudnionych przy wykonywaniu służby ruchu, a w szczególności nie dawała wyraźnych postanowień o podporządkowaniu działań kierownika przetaczania i wszystkich pracowników stacyjnych zarządzeniom dyżurnego ruchu, co i było jedną z przyczyn spowodowania wzmiankowanego wypadku.

Celem uniknięcia tego rodzaju wydarzeń, Ministerstwo Komunikacji przypomina Dyrekcjom, że na każdej stacji, względnie przy podziale większych stacyj na rejony — w każdym rejonie może się rozporządzać, w myśl obowiązujących Przepisów Ruchu, tylko jeden dyżurny (kierownik) ruchu, z którym muszą się porozumiewać i stosować się do jego wskazówek wszyscy inni pracownicy ruchowi.

W myśl powyższego Ministerstwo Komunikacji poleca sprawdzić i stosownie uzupełnić odnośne intrukcje i regulaminy miejscowe i przypominać o tem pracownikom przy pouczaniu.

SPRAWY SŁUŻBY DROGOWEJ I URZĄDZEŃ ZABEZPIECZAJĄCYCH RUCH POCIĄGÓW.

214.

Nr. V.6072 17 28 z dnia 11 czerwca 1928 r. W sprawie wzmacniania styków.

Od pewnego czasu ustalił się w niektórych Dyrekcjach P. K. P. zwyczaj wzmacniania styków na pewnych szlakach przez zamianę na tłuczeń istniejącej tam podsypki żwirowej względnie żwirowo-piaskowej.

Zabieg ten, sam przez się celowy i pożyteczny — może jednak okazać się wręcz ujemnym w skutkach, jeżeli w następstwie — w wyniku wymiany szyn na danym odcinku i ułożeniu szyn odmiennej, niż istniejące długości —

styki wypadną na innych, niż przedtem miejscach. Wskutek bowiem większej sztywności podsypki tłuczniowej— w porównaniu z piaskową przy jednym i tym samym stanie podtorza — i niejednakowego przez to osiadania sąsiadujących z sobą podkładów, muszą powstawać w szynach dodatkowe naprężenia, o tyle znaczne — jak wskazuje przeprowadzone obliczenie, — że łącznie z zasadniczemi mogą one dawać wartości, przekraczające granice dozwolone.

Zwracając uwagę na powyższą okoliczność, Ministerstwo Komunikacji poleca pilnie baczyć na to, aby podbijanie styków tłuczniem nie było stosowane wtedy, kiedy w bliższej czy dalszej przyszłości może być oczekiwaną zmiana miejsc styków.

215.

Nr. V.-4641/16b-28. W sprawie ogłoszenia o wydaniu zezwolenia na studja.

Zezwolenie na studja wąskotorowych kolei użytku publicznego.

Pan Minister Komunikacji rozporządzeniem z dnia 16 maja 1928 r. Nr. V-4641/16b-28 udzielił na mocy art. 2 Ustawy z dnia 14.X.21 r. o udzielaniu koncesji na koleje żelazne prywatne (Dz. U. Nr. 88, poz. 646) oraz art. 2 Rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 30.IX.22 r. w przedmiocie wykonania powyższej ustawy (Dz. U. Nr. 92, poz. 854) Inżynierowi Komunikacji Zygmuntowi Stasiewiczowi, zamieszkałemu w Warszawie przy ul. Marszałkowskiej Nr. 137, działającemu z ramienia i na rzecz Towarzystwa Akcyjnego Warszawskich Dróg Żelaznych Dojazdowych zezwolenia na czynienie studjów przedwstępnych nad zmianą trasy, względnie budowy drugiego toru wąskotorowych kolei użytku publicznego od Szop do Grójca dł. 40 klm., od Piaseczna do Góry Kalwarji dług. 16 km., od Chylic II do Piaseczna II dług. 4 km., od st. Grójec do połączenia z linją Grójec — Nowe Miasto dług. 5 km., obejścia miasta Mogielnica dług. 10 km. oraz nowych bocznic od st. Goljany do osady Błędów dług. 4,3 km. i od st. Mogielnica do osady Przybyszew dług. 7,5 km. celem sporządzenia projektu technicznego.

Na podstawie tego zezwolenia służy wymienionemu wyżej inżynierowi Z. Stasiewiczowi w myśl art. 5 wspomnianej ustawy prawo wstępu na grunt obcy oraz dokonywania potrzebnych pomiarów i niwelacji za wynagrodzeniem szkód stąd powstałych.

Projektowane linje kolejowe ogólnej długości około 88 kilometrów przechodzić będą przez Województwo Warszawskie, które zostało powiadomione jednocześnie o wydaniu tego zezwolenia.

Pozwolenie to zachowuje swą moc w ciągu 6 miesięcy od dnia jego wydania, t. j. od dnia 16 listopada 1928 roku.

Termin, do którego ma wpłynąć podanie o udzielenie Towarzystwu Akcyjnemu Warszawskich Dróg Żelaznych Dojazdowych koncesji na budowę i ekploatację wymienionych obejść i bocznic na podstawie powyższych studjów, upływa z dniem 16 maja 1929 roku.

Termin prekluzyjny na udzielenie osobom trzecim pozwoleń na studja w analogicznym kierunku upływa z dniem 16 sierpnia 1928 roku.

SPRAWY ZASOBOWE.

216.

Warunki techniczne na dostawę kwasu karbolowego nieoczyszczonego dla P. K. P.

Cechy zewnętrzne:

Nieoczyszczony kwas karbolowy powinien być płynem o zabarwieniu bronzowo czarnem (w grubej warstwie czarnej, w cienkiej bronzowem) posiadać właściwy mu charakterystyczny zapach.

Badanie próbne:

Kwas karbolowy powinien całkowicie rozpuszczać się w alkoholu i benzolu.

Dla określenia niedopuszczalnej zawartości kwasów mineralnych należy skłócić w ciągu 5 minut 25 cm.^{3} kwasu karbolowego z 25 cm.^{3} wody dystylowanej i spróbować odczyn roztworu niebieskim papierkiem lakmusowym.

Próby laboratoryjne:

Zawartość wody określa się przez destylację 200 cm.^{3} badanego kwasu karbolowego. Destylat należy zbierać w rurce z podziałką na 0,1 cm.^{3} i desytylować, dopóki desytylat nie będzie zupełnie klarowny. Otrzymana ilość wody, zebrana w rurce i podzielona przez 2, daje zawartość %-wą wody.

Dla określenia procentowej zawartości fenolu w kwasie karbolowym należy do cylindra mierniczego o pojemności 250 cm.^{3} wlać 150 cm.^{3} 10% ługu sodowego (ciężar właściwy 1.10), 50 cm.^{3} badanego kwasu karbolowego i (dla ułatwienia odczytania) 50 cm.^{3} czystego bezwodnego benzolu i skłócać w ciągu 5 minut. Po dwugodzinnem odstaniu się, kiedy warstwy płynów będą widoczne, odczytuje się pojemność w cm. dolnej warstwy; warstwa ta zmniejszona o 150, pomnożona przez 2, daje (po uwzględnieniu zawartości wody ustalonej przez destylację) %-wą zawartość fenolu.

Ciężar właściwy kwasu powinien wynosić 1.04—1,07 (stosownie do zawartości fenolu, zwiększenie tego ostatniego podwyższa ciężar właściwy do wartości 1,07).

Procentowa zawartość czystego fenolu powinna być nie mniej niż 70%. Jeżeli kwas karbolowy zawiera w sobie fenolu poniżej 70%, nie mniej jednak, niż 50%, to z wagi dostarczonego kwasu należy strącić 1,5% za każdy 1% fenolu poniżej 70%.

Dla dokonania prób laboratoryjnych należy conajmniej z 10% dostarczonego kwasu karbolowego z różnych naczyń czerpać po kilka kieliszków kwasu, z którego, po dokładnem zmięszaniu, bierze się na próbę około 1 litra.

Próbny kwas wlewa się do 2 butelek z nalepionemi etykietami, zaopatrzonych w szklane korki, przyczem jedną butelkę przechowuje się, drugą zaś wysyła się do laboratorjum chemicznego według własnego uznania.

Każdą z butelek po szczelnem zalakowaniu ich, umieszcza się w papierowem opakowaniu, zabezpieczonem lakową pieczęcią; w opakowaniu powinna mieścić się również oddzielna kartka w zamkniętej kopercie.

Na etykietach i na załączonych kartkach wypisuje się: zawartość butelki, firmę, datę wziętych prób i numer zamówienia dostarczonej partji kwasu.

Badanie powtórne:

Jeżeli dostawca zakwestjonuje wyniki badania pierwszej próby, na podstawie której kwas karbolowy został odrzucony, przeprowadza się na żądanie i koszt dostawcy powtórną analizę z ponownie zaczerpniętej podwójnej ilości kwasu, z którego po dokładnem zmięszaniu bierze się na próbę około 1½ litra. Próbny kwas wlewa się do 3 butelek, zaopatrzonych w wyżej podany sposób w etykiety i w oddzielne kartki, z których jedna przechowuje się, dwie pozostałe rozsyła się do 2 różnych laboratorjów.

Przyjęcie dostarczonej partji kwasu karbolowego zależne est wtedy od dodatnich wyniku obu analiz, przeprowadzonych w 2 laboratorjach, w przeciwnym wypadku, w razie ujemnego wyniku chociażby jednej analizy, cała partja kwasu karbolowego zostaje odrzucona, dostawca zaś niema prawa do jakichkolwiek odszkodowań.

Cecha P. K. P. Ser. Z. Nr. 170.

217.

Nr. VI.8751/23/28 z dnia 30 czerwca 1928 r. W sprawie ujednostajnienia typów i wzorów pasów do okien wagonowych.

Unieważniając niniejszym zarządzenie wydane pismem dnia 2/VI/27 r. Nr. VI-6588/23/27 w sprawie zakupów i ujednostajnienia pasów do okien wagonowych Ministerstwo Komunikacji zarządza co następuje:

Zakup pasów okiennych będzie nadal dokonywać centralnie dla potrzeb wszystkich Dyrekcyj, Dyrekcja Warszawska przyczem należy stosować:

a) do wagonów 4-o osiowych 1-ej i 2-ej klasy — pasy z taśmy pasmanteryjnej z inicjałami P. K. P., podszyte skórą, t. j. takie pasy, jakie są stosowane obecnie w wagonach „Breda",

b) do wagonów 4-o osiowych 3-ej klasy i do wagonów 2-u i 3-y osiowych 1-ej i 2-ej klasy — pasy skórzane z nicjałami P. K. P. według dotychczasowych wzorów.

c) do wagonów 2-u i 3-y osiowych 3 klasy — pasy parciane. Wzory pasów Warszawska Dyrekcja przedstawi do Ministerstwa Komunikacji do zatwierdzenia.

ZAWIADOMIENIA:

W Y K A Z

ogłoszonych ustaw i rozporządzeń w „Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej", dotyczących bezpośrednio lub pośrednio Ministerstwa Komunikacji,

Nr. Dzien. Ustaw R. P.	1928 data	Pozycja	Treść rozporządzenia
61	14/VI	571	Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 31 maja 1928 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu, Sprawiedliwości oraz Rolnictwa o zmianach taryfy dla polsko-niemieckiej komunikacji towarowej.
"	"	572	Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 4 czerwca 1928 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Sprawiedliwości, Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa o zmianach i uzupełnieniach „Przepisów przewozowych polskich kolei żelaznych."
"	"	573	Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 4 czerwca 1928 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Sprawiedliwości, Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa o zmianach i uzupełnieniach „Postanowień wykonawczych do Przepisów przewozowych polskich kolei żelaznych".
63	22/VI	581	Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 14 czerwca 1928 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa o zmianach i uzupełnieniach taryfy towarowej polskich kolei normalnotorowych.
64	25/VI	592	Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 24 maja 1928 r. w sprawie zmian w przepisach o budowie i ruchu na kolejach żelaznych, obowiązujących w okręgach Dyrekcyj Kolei Państwowych w Poznaniu, Gdańsku i Katowicach.

Nr. Dzien. Ustaw R. P.	1928 data	Pozycja	Treść rozporządzenia
65	28/VI	593	Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 20 czerwca 1928 r. o pieczęciach urzędowych.
"	"	594	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 czerwca 1928 r. w sprawie uzupełnienia rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 listopada 1925 r. o zaliczeniu poszczególnych grup funkcjonarjuszów państwowych do kategorji funkcjonarjuszów niższych i zaliczeniu ich do grup uposażenia.
"	"	600	Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 23 czerwca 1928 r., wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa o zatwierdzeniu opłat za przewóz osób, bagażu i towarów prywatną koleją normalnotorową Twarda Góra—Nowe.
"	"	601	Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 23 czerwca 1928 r., wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa o uzupełnieniu „Taryfy polskich kolei normalnotorowych na przewóz osób, psów, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych".
"	"	602	Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 23 czerwca 1928 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa o zmianach i uzupełnieniach taryfy towarowej polskich kolei wąskotorowych.
66	30/VI	616	Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 12 czerwca 1928 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa o przedłużeniu terminu ważności zniżki taryfowej dla węgla kamiennego i brykietów węglowych w komunikacji polsko-włoskiej.
"	"	617	Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 14 czerwca 1928 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Sprawiedliwości, Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa o uzupełnieniu spisu granicznych stacyj przejściowych w bezpośrednich komunikacjach towarowych pomiędzy Polską a Czechosłowacją, Austrją, Węgrami, Włochami, Szwajcarją, Królestwem Serbów, Chorwatów i Słoweńców oraz Rumunją.
"	"	618	Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 15 czerwca 1928 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu, Sprawiedliwości oraz Rolnictwa o zmianach taryfy dla polsko-niemieckiej komunikacji towarowej.
"	"	619	Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 15 czerwca 1928 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Sprawiedliwości, Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa o zmianach w rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 28 grudnia 1927 r. o wprowadzeniu bezpośredniej komunikacji towarowej pomiędzy Polską, jako też Bułgarją, Jugosławją, Rumunją, Węgrami, Austrją oraz Czechosłowacją z jednej strony a stacjami kolei Orjentalnych w Turcji z drugiej strony.

(Sprawy szczegółowo-osobowe)

RUCH SŁUŻBOWY W MINISTERSTWIE KOMUNIKACJI.

Mianowanie:

Nowosielski Władysław — starszy referent Ministerstwa Komunikacji — Inspektorem Ministerjalnym w Głównej Inspekcji Komunikacii w VI stopniu służbowym przy równoczesnem zwolnieniu z obowiązków Zastępcy Naczelnika Wydziału Prezydjalnego.

Nr. 6514/28.

Przeniesienie:

Mag. praw Dobrucki Stanisław — urzędnik VI stopnia służbowego Ministerstwa Komunikacji z departamentu Administracyjnego do Wydziału Prezy-

djalnego Ministerstwa Komunikacji z tem, że w razie nieobecności Naczelnika tego Wydziału sprawować będzie jego zastępstwo.

RUCH SŁUŻBOWY W DYREKCJACH P. K. P.

Mianowania:

Inż. Lewicki Antoni, Radca K. P. i Naczelnik Warsztatów Głównych w Tarnowie w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie — Naczelnikiem Wydziału Zasobów w tej samej Dyrekcji.
Nr. I. 12463/1/28.

Inż. Tarwid Stanisław, Naczelnik II Oddziału Eksploatacyjnego Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu — Zastępcą Naczelnika Wydziału Eksploatacyjnego tejże Dyrekcji.
Nr. I. 12378/1/28.

Dr. Czechowicz Czesław, p. o. Lekarza Sanitarnego Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu — Lekarzem Sanitarnym tejże Dyrekcji.
Nr. 8084/1-F/28.

Inż. Narkowicz Juljusz, Kierownik Działu Ogólnego w Wydziale Osobowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie, — Naczelnikiem tego Wydziału.
Nr. I. 12419/1-J/28.

Wianecki Władysław, p. o. Kierownika Działu Zakupu w Wydziale Zasobów Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie — Kierownikiem tego Działu.
Nr. I/9858/28.

Inż. Bojarski Stanisław, St. Referendarz Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku, — St. Kontrolerem Wydziałowym dla służby drogowej w tejże Dyrekcji.
Nr. 1/7003/1-D/28.

Rosenberg Józef, St. Referendarz K. P. w Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie, — Kierownikiem Działu Ogólno-prawnego i Dyscyplinarnego w Wydziale Prawnym tejże Dyrekcji.
Nr. 1/6634/1/28.

Kwiatkowski Antoni, Referendarz Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie, — Kierownikiem Działu Gruntowego i Wywłaszczeń w Wydziale Prawnym Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu.
Nr. I/10608/1-D/28.

Inż. Niemiec Franciszek, Referendarz K. P. w Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach, — Naczelnikiem Oddziału Drogowego w Rybniku w okręgu tejże Dyrekcji.
Nr. I/3607/1-J/28.

Inż. Grądzki Jan, Referendarz Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie, — Starszym Kontrolerem Wydziału Mechanicznego tejże Dyrekcji.
Nr. I/6837/1-F/28.

Kostuch Józef, Kontroler Eksploatacyjny Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku, — Starszym Kontrolerem Wydziałowym dla spraw taryfowych w tejże Dyrekcji.
Nr. I/9442/1-D/28.

Supiński Jerzy, Starszy Asesor w Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie, — Kierownikiem Działu Kontroli Wpływów i Kas w Wydziale Rachunkowym tejże Dyrekcji.
Nr. I. 8223/1-J/28.

Skulski Adam Józef, St. Asesor Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie, — Naczelnikiem Magazynu Zasobów w Nowym Sączu w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.
Nr. I. 10571/1/28.

Przeniesienie w drodze konkursu:

Inż. Iwaszkiewicz Romuald, Naczelnik Oddziału Eksploatacyjnego w Białymstoku w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie — na stanowisko Naczelnika Oddziału Eksploatacyjnego w Ostrowie w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu.
Nr. I. 12202/1-D/28.

Przeniesienia ze względów służbowych:

Inż. Pokrzywnicki Michał, Kierownik Działu Ogólnego w Wydziale Eksploatacyjnym Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu — na stanowisko Starszego Kontrolera Wydziałowego tejże Dyrekcji.
Nr. I. 12378/1/28.

Inż. Walicki Stefan, Naczelnik Oddziału Eksploatacyjnego w Brześciu w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie — na takie stanowisko do Wilna.
Nr. I. 6225/1-F/28.

Dąbrowicki Marjan, Kierownik Działu Osobowego w Wydziale Osobowym Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie, — na stanowisko Kierownika Działu Zabezpieczeń i Humanitarnego tegoż Wydziału.

Urbanowski Ernest, Kierownik Działu Zabezpieczeń i Humanitarnego w Wydziale Osobowym Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie, — na stanowisko Kierownika Działu Osobowego tegoż Wydziału.
Nr. I. 11339/1/28.

Przeniesienie w stan spoczynku.

Inż. Chwaściński Edmund, Wiceprezes Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych w Warszawie — z dn. 1 sierpnia 1928 r., z wyrażeniem uznania za długoletnią owocną pracę przy budowie kolei.
Nr. I. 10411/28.

KONKURSY:

na stanowisko Naczelnika Warsztatów Głównych w Tarnowie w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne (dział budowy maszyn), VI lub VII

grupa uposażenia, dłuższa wszechstronna praktyka w wykonawczej służbie warsztatowej.

Termin składania podania: do dnia 20 sierpnia 1928 r.

Nr. I. 12463 1 28.

na stanowisko Naczelnika II Oddziału Eksploatacyjnego w Lublinie w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.

Warunki dla ubiegających się: VI lub VII grupa uposażenia, ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, dłuższa praktyka w służbie eksploatacyjnej.

Termin wnoszenia podań do dnia 20 sierpnia 1928 r.

Nr. I. 12378 1 28.

na stanowisko Naczelnika Oddziału Eksploatacyjnego w Brześciu w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone techniczne studja wyższe, VI lub VII grupa uposażenia, oraz wszechstronna praktyka w wykonawczej służbie eksploatacyjnej.

Termin składania podań: do dnia 20 sierpnia 1928 r.

Nr. I. 6225 1-F 28.

na stanowisko Naczelnika Sekcji Utrzymania Kolei w Rozwadowie w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie.

Warunki dla ubiegających się ukończone studja politechniczne (dział budowy dróg i mostów) VI lub VII grupa uposażenia, dłuższa wszechstronna praktyka w wykonawczej służbie drogowej.

Termia składania podań: do dnia 20 sierpnia 1928 r.

Nr. I. 10469 1 /28.

na stanowisko Naczelnika Sekcji Utrzymania Kolei w Czortkowie w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne (dział budowy dróg i mostów), VI lub VII grupa uposażenia, dłuższa wszechstronna praktyka w wykonawczej służbie drogowej.

Termin składania podań: do dnia 20 sierpnia 1928 r.

Nr. I. 10332/1 28.

na stanowisko Naczelnego Lekarza Szpitala w Brześciu n/B., w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja akademickie lekarskie VI lub VII grupa uposażenia, dłuższa praktyka administracyjna w tej gałęzi służby.

Termin składania podań: do dn. 20 sierpnia 1928 r.

Nr. I. 8669/1/28.

na stanowisko Starszego Kontrolera Wydziałowego w Wydziale Mechanicznym Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne: (dział budowy maszyn), VI lub VII grupa uposażenia, wszechstronna praktyka w służbie mechanicznej.

Termin składania podań: do dnia 20 sierpnia 1928 r.

Nr. I. 11288/28.

na stanowisko Starszego Kontrolera Wydziałowego w Wydziale Zasobów Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne, wyjątkowo techniczne średnie, VI lub VII grupa uposażenia, wszechstronna praktyka w służbie zasobowej.

Termin składania podań: do dn. 20 sierpnia 1928 r.

Nr. I. 9841/28.

na 4 stanowiska Starszych Kontrolerów w Wydziale Drogowym Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne, VI lub VII grupa uposażenia, dłuższa wszechstronna praktyka w wykonawczej służbie drogowej.

Termin składania podań: do dn. 20 sierpnia 1928. r.

na stanowisko Kierownika Działu Ogólnego w Wydziale Eksploatacyjnym Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.

Warunki dla ubiegających się: VI lub VII grupa uposażenia, ukończone studja wyższe — wyjątkowo średnie, dłuższa praktyka w służbie eksploatacyjnej i administracyjnej.

Termin wnoszenia podań: do dn. 20 sierpnia 1928 r.

Nr. I. 12378/1/28.

ZARZĄDZENIA BIURA ROZRACHUNKÓW P. K. P. W BYDGOSZCZY.

Przeniesienie na własną prośbę:

Strutyńska Helena — kancelistka I kl. Biura Rozrachunków w Bydgoszczy — na takie samo stanowisko do Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku.

Nr. Cur. 5249/IV-28.

Przeniesienie ze względów służbowych.

Müller Anastazy — asesor P. K. P. z Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku, w tym samym charakterze do Biura Rozrachunków w Bydgoszczy.

Nr. Cur. 4940 IV 28.

Drukarnia Państwowa. Nr. 42108. 14.VII.28. 7900.

WARUNKI PRENUMERATY. **Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1928 wynosi zł. 8.— półroczna zł. 4.— kwartalna zł. 2.— Pojedyńczy numer — groszy 50.**